

CF/48

C-XX-48

RELACIONES
ENTRE LAS
MARINAS MILITAR Y MERCANTE.

POR

JOSÉ RICART Y GIRALT

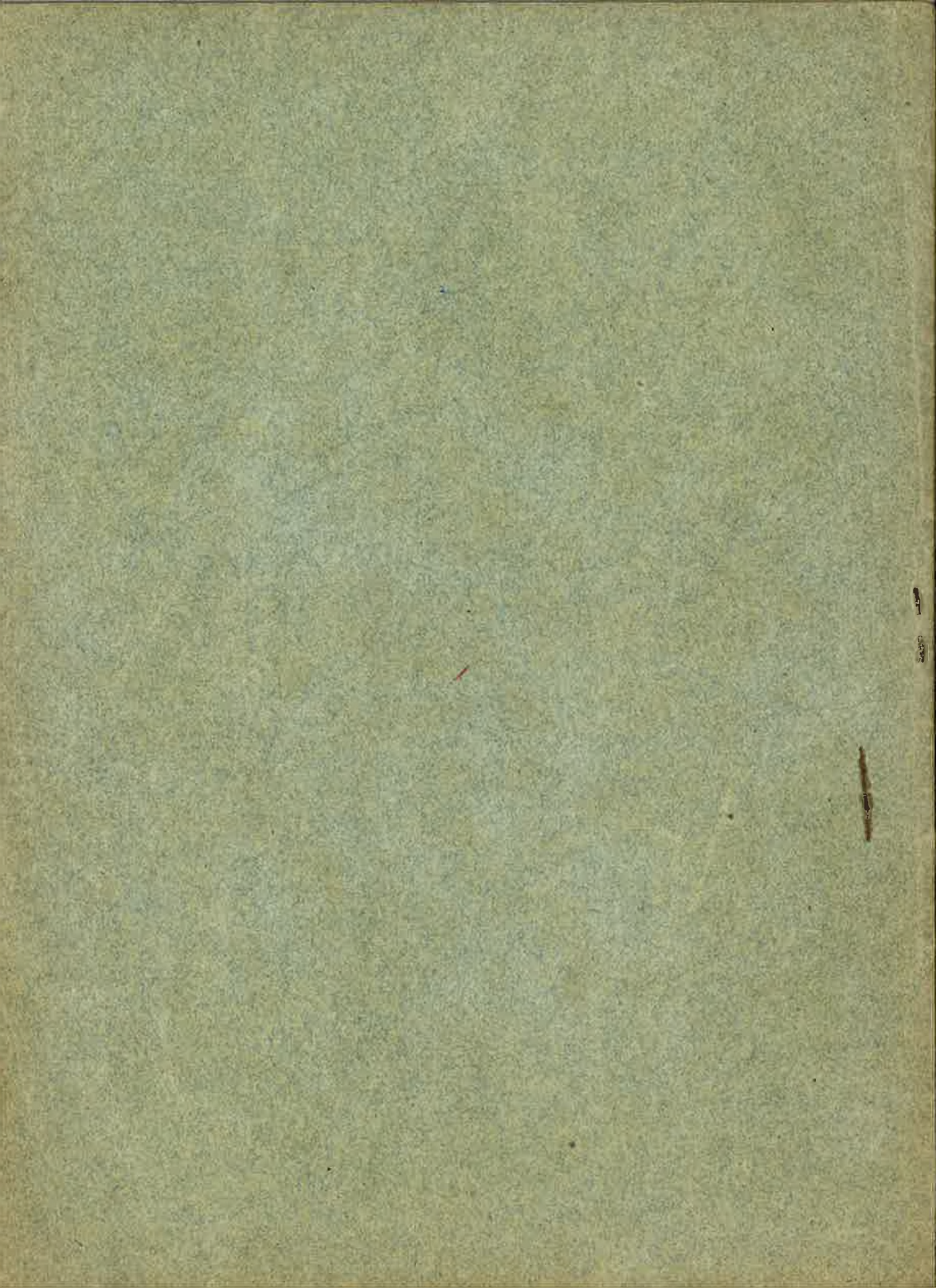


JOSÉ RICART GIRALT
PASEO DE GRACIA, 102
BARCELONA

BARCELONA

TIPOGRAFÍA «L'AVENÇ»: RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 20

1899



RELACIONES

ENTRE LAS

MARINAS MILITAR Y MERCANTE

Carta abierta al Excmo. Sr. D. Manuel J. Mozo
Contralmirante y Subsecretario del Ministerio de Marina

Muy respetable señor mío y amigo distinguido:

Al acusarme V. E. recibo de mi folleto titulado *Potencialidad naval de España* se dignó dedicarme una larga carta llena de substanciosas consideraciones respecto la marina y los marinos; carta que le agradezco mucho, y que termina con las siguientes preguntas:

1.^a ¿Cree V. que el deseo general de la Marina mercante es emanciparse de la de guerra?

2.^a ¿Cree V. que sea conveniente para aquélla?

Al poco tiempo de recibida la carta de V. E., mi buen amigo el Sr. Marqués de Camps, persona de vasta ilustración, que figura en primera línea en todos los centros económicos de Cataluña, hizome las mismas preguntas que V. E., pues como Diputado á Cortes dijome que deseaba hacer algo en obsequio de la Marina mercante.

A los dos prometí que contestaría por escrito, y lo hago hoy, aunque algo tarde, pues he querido antes ver si en este intervalo de cinco meses transcurridos, el Excmo. señor Ministro de Marina recordaba que también era Ministro de la Marina mercante, para poder en este escrito decir algo bueno, anunciar un rayo de

esperanza. Pero, por desventura de todos, no ha sido así, al menos en apariencia: mi buen deseo, como siempre, ha quedado en el vacío, y sólo quejas y amarguras mi pluma moja en el tintero.

Yo entiendo que la Marina mercante muy gráficamente puede cantarle á la Marina militar:

Ni contigo ni sin ti
mis penas tienen remedio:
contigo porque me matas,
y sin ti porque me muero.

Me parece que V. E. escribió la segunda pregunta de una manera incompleta, pues á mi pobre entender debe formularse así: ¿cree V. E. que sea conveniente para aquélla y para ésta? Y perdone V. E. esta libertad que me tomo, apoyándome en la amistad con que me honra; pero creo que más daño causaría á la Marina militar la separación de las dos marinas, que á la Marina mercante, y esto que ésta perdería, á mi entender.

Yo explicaré tal como entiendo este difícil problema, lealmente, con verdadero amor patrio, protestando antes de no querer ofender á nadie, inspirándome sólo en el deseo de llevar mi modesta labor á la tan cacareada regeneración de nuestra desventurada España; que, salida de grandes daños, le amagan ya nuevos, y no pequeños, peligros.

Desgraciadamente, confieso, con pesar, que la mayoría de los Pilotos votarían por la separación de las dos marinas; pero yo soy enemigo de la farsa llamada *sufragio universal*, que da derecho á las masas inconscientes para emitir el voto lo mismo que las clases ilustradas, y confieso también que en mi carrera hay bastante *masa* que votaría la separación de las dos marinas sin perfecto conocimiento del asunto, fundado su voto en añejas preocupaciones, ambiciones sin pie y obediencia á elementos mercantiles *interesados*. Estoy seguro que el voto de los Pilotos ilustrados, y con *voto libre*, sería contrario á la separación de las dos marinas, pero si que sería unánime para la desaparición del actual y carcomido Ministerio de Marina, sustituyéndolo por otro, verdadero y digno del progreso actual, que respondiera á las necesidades de la defensa de la patria y á las exigencias del comercio, en su competencia con los pabellones extranjeros.

Continuar como ahora es imposible, es un suicidio; y yo, que tanto he proclamado la unión de las dos marinas, tanto que paso por *un vendido* por muchos compañeros de carrera de la Costa del Cantábrico; yo, que tanto he trabajado en muchos conceptos

para el aumento del prestigio de la Marina militar mientras ha durado la guerra con los yankees; me encuentro ahora desanimado é indiferente á todo cambio de organización de la Marina mercante, y no tengo inconveniente en aceptar cualquiera modificación si así lo desea la mayoría de mis compañeros de carrera, como un cambio de posición del enfermo, nada más, pues entiendo que ha de ser funesto para la Marina mercante su pase á un Centro civil; y además, lo que ciertamente es más grave, es que este cambio nos alejaría del *Poder naval*, lo que quizá no importe á los que sólo consideran su negocio.

Pero, ¿acaso los Pilotos hemos de ser más realistas que el rey, cuando, y hablo en general, en el Ministerio de Marina domina la mayor ignorancia respecto de la Marina mercante? Figúrese V. E. que, discutiendo con un renombrado Jefe de la Armada, que es hoy Vicealmirante, el problema que motiva estas líneas, díjome que no dudaba que á la Marina militar no le interesaba su unión con la Marina mercante. Podemos decir que es de pocos días el destemple con que el Comandante de Marina de Bilbao trató al Cuerpo de Pilotos, que por muchos motivos de queja que le dieran, como presumo, era cuestión de buen criterio no aumentar las distancias y llevar la cosa por mejor camino; pues no cabe duda que no todos los Pilotos de España piensan como los de Bilbao, ni en el mismo Bilbao todos los Pilotos piensan de igual manera; y aquel buen señor, llevado por un arranque de genio, nos ofendió á todos; ofendiéndonos también el entonces Ministro de Marina no arreglando este disgusto á satisfacción de ambas partes, lo que no era difícil.

Desengáñese V. E., mi señor y amigo: *tempora mutantur et nos mutamur in illis*. La marina en sus dos ramas ha cambiado completamente de medio siglo á esta parte: por consiguiente, pretender que sigan las ordenanzas y reglamentos de antaño, es verdaderamente ridículo.

El personal de la Marina militar ha cambiado tal como han ido exigiendo las variaciones del material. La Escuela Naval instalada á bordo de las *Asturias* está á la altura de las mejores del extranjero respecto las enseñanzas que se dan allí á los alumnos. Otro tanto puede decirse de la escuela práctica establecida en el velero *Nautilus*. Y no desdicen ciertamente de estos dos centros de enseñanza la Academia de estudios superiores y la Escuela de torpedistas. De manera que si los Oficiales de Marina no resultan en la práctica buenos marineros no es por culpa suya: es porque el país, en su modo de ser tan refractario á todo cuanto huele á brea, no les da los elementos que necesitan para practicarse; es

porque en esta pobre España se cree que ser potencia naval consiste en dejar pudrir los barcos en las dársenas de los arsenales y que los Alféreces y Tenientes de navío se marinen en los teatros y paseos. Cuando llega el día del apuro los patriotas de café reniegan de la marina porque los barcos no están listos y exigen de los pobres Oficiales lo que es imposible.

Yo no tengo que hacer el elogio de los oficiales de Marina: ellos mismos se lo conquistan con la nutrida bibliografía que ha salido de sus plumas. Y los que han tenido la suerte de tener embarque son tan buenos marinos como los pilotos y los marinos extranjeros, pues Dios no los ha hecho de peor pasta que á los demás mortales.

No crea V. E. que con lo antes dicho trate de defender la Dirección del Ministerio de Marina: nada más lejos de mí que esto; muy al contrario, creo que el sentimiento contrario á la marina que respira el país empieza en los mismos ministros del ramo, que, como dije en un artículo, unos son más políticos que marinos, otros son menos políticos de lo conveniente, y alguno ha demostrado ser ni marino ni político. Muy honrados, con muy buen descao todos, no hacen nada por la Marina mercante, porque no la conocen, y administran mal la Marina militar, proyectando escuadras sin unidad de criterio, conservando una Infantería de Marina que á mi entender no tiene razón de ser ahora, un personal de Administración suficiente para administrar el mundo entero, un Clero castrense con dignidades y numeroso personal que podría sustituirse por misioneros en los pocos buques que navegan; y no hablemos de nuestros famosos arsenales, con una plana mayor que no se comprende para el poco fruto que dan. Y, por otra parte, no se concede la importancia que deben tener á los dos Cuerpos de Ingenieros constructores é Ingenieros artilleros.

Quizá me diga V. E. que todo esto no tiene relación con el problema que tratamos. Aparentemente no lo tiene, pero en realidad sí. Yo entiendo que tal como debe comprenderse hoy el problema naval, los intereses de ambas marinas están tan involucrados que no es posible la separación. Hé aquí por qué á la Marina mercante la afecta la mala dirección de la Marina militar, pues no tiene amparo en los mares lejanos, porque sin escuadra nuestro comercio marítimo se ve vejado en el extranjero, la Dirección de Hidrografía es deficiente, y sin una buena organización, en caso de guerra, nuestros trasatlánticos no pueden dar todo el provecho de que son capaces. ¿Qué representación naval tenemos fuera de las costas de la Península? Dirá V. E. que con

un presupuesto de Marina que no alcanza el 3 por 100 del presupuesto total (1), presupuesto anual que es menos de lo que cuesta un acorazado de 2.^a clase, no se pueden hacer milagros.

Esto es muy cierto, como también es muy cierto que el presupuesto, poco ó mucho, ha sido mal administrado. Esto está en la conciencia de todos, y las primeras víctimas de estos desaciertos han sido los mismos Oficiales de Marina.

El actual señor Ministro, cuyo carácter bondadoso me es bien conocido, empujado por su colega de Hacienda, tiene anunciadas economías, algunas muy acertadas, pero no va, á mi entender, al bulto, y lo que hace es poner cataplasmas en donde urge el bisturi del cirujano. Yo entiendo que hay que crear de nuevo el Ministerio de Marina y empezar por legislar de manera que no desaparezca la poca gente de mar que nos queda y dar estímulo para que volvamos á tener una nutrida inscripción ó matrícula. Y luego que recuerde el Ministro que lo es de las dos marinas, y que habiendo cambiado tanto las dos en sus instrumentos de combate y transporte, la organización del personal ha de ser nueva también y en relación con los adelantos del material.

La equivocada dirección de la Marina ha motivado que el país judicara un poco ligeramente á su personal, que si tiene puntos negros como en toda clase social, éstos no empañan el conjunto. A mano me vienen unos curiosos versos de los tiempos de Gravina y Churruca (2), esto es, de la época de más esplendor de la Armada, que confirman lo que he dicho. Sólo copiaré la primera décima como muestra:

Tres libras de irreligión,
otras tantas de jactancia,
tres arrobas de ignorancia,
con no poca presunción,
todo esto en infusión
pondrás en una letrina,
quinta esencia de gallina,
cuanto encuentras mezclarás,
y al momento formarás
un Oficial de Marina.

(1) Un presupuesto de 20 millones para 800 millones de presupuesto total.

(2) Precisamente es la época en que lucieron verdaderas estrellas de primera magnitud en la Marina Española, consideradas por todo el mundo. El autor de estos versos tan burdos no las conoció como los autores de los numerosos escritos que en nuestros días han puesto de *oro y azul* á los Oficiales de Marina: no saben quienes son Fernández Duro, Pujazón, Viniegra, Pardo de Figueroa, Villavicencio, el malogrado Bustamante y tantísimos otros Oficiales que honran la Patria con sus estudios.

Estos versos son de actualidad, pues ahora se ha hecho de moda injuriar y escarnecer á los Marineros, suponiéndoles culpables de los últimos fracasos en la lucha con los Estados Unidos, siendo necesario que los más ilustrados marineros extranjeros nos dijeran que tanto en Cavite como en Santiago cumplieron nuestros marineros como héroes, víctimas que antes del combate estaban plenamente convencidos que iban al sacrificio. Podían parodiar á los gladiadores romanos, diciendo á los políticos de Madrid, á los fabricantes de los presupuestos de la paz:

Ave: morituri te salutant.

Los anteriores versos, que, como he dicho, viene al caso citarlos, pues en la prensa de nuestros días peor se trata aún á los Oficiales de Marina, forman un chocante *pendant* con las cartas del infortunado capitán de navío Sr. Cadarso, que Dios tenga en gloria, que con fecha 21-4-98 dirigió á sus dos hermanos. De ellas son las siguientes líneas: *La imprevisión de nuestros gobernantes nos ha conducido á esta enojosa situación. No obstante, si sucumbimos, será con honor, y con gusto sacrificaremos la vida siempre que algo podamos hacer en beneficio de nuestra desventurada patria.* ¡Qué alma tan grande acusan estas líneas!

Hago hincapié sobre este particular, pues con no poca pena mía, no han faltado muchos pilotos que en estos últimos tiempos han hecho coro con los políticos de café en sus denuestos contra los que deben mirar como hermanos de profesión. Y digo esto porque servirá también para desarrollar el difícil tema que comprenden las dos preguntas de V. E.

Es de creer que los pilotos recibían buena instrucción en los Reales Colegios de San Telmo de Sevilla y Málaga, en el Instituto Asturiano y en la Escuela de Náutica de la Real Junta de Comercio de Cataluña. Eran centros docentes serios, que ojalá tuviéramos hoy, dependientes en su organización técnica del Ministerio de Marina, que nombraba los profesores, generalmente de entre los llamados Pilotos de la Real Armada. Existía unidad de miras en ambas marinas, y se consideraba todo el personal marítimo tan militar, que hubiera causado sorpresa entonces la idea de pertenecer los pilotos á un Departamento civil. Todavía he tenido tiempo de conocer á un piloto que navegó con varios de los héroes que sucumbieron en Trafalgar, D. Antonio Prieto, que me regaló una Trigonometría esférica manuscrita, obra suya en la Escuela de Náutica de Málaga; cuaderno que conservo como oro

en paño, y que es una demostración de la cultura que tenían los Pilotos mientras las Escuelas de Náutica dependieron de Marina.

Por Real Orden de 17 de Junio de 1847 pasaron aquellos Centros de enseñanza al nuevo Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras públicas, que es de creer no se cuidó de los pilotos ni de sus escuelas, cuando es fama, se recuerda por tradición y todavía existen ejemplares muy vivos de simples marineros que mediante una parodia de examen, cuya papeleta de *aprobación* tenía señalado un *precio fijo*, recibían el título de Pilotines ó Agregados.

De esta época, entiendo yo, que empieza la mal fundada división entre los Oficiales de las dos marinas. Y no es difícil comprenderlo.

Los Pilotos de procedencia marinera que habían adquirido su título por procedimientos muy poco académicos, era difícil que alternaran como compañeros con los bien educados Oficiales de la Armada; y aun los pilotos que no habían salido de la clase marinera, era tan escasa la instrucción que recibían en las nuevas escuelas, que les separaba también una gran diferencia con los Oficiales de la Armada. Éstos, sin práctica marinera, pues en aquellas fechas casi no tenía España buques de guerra, acostumbraban á mirar con cierto desprecio á los rudos *mercantones*, á los *mangeurs d'ecouttes*, como dicen los franceses, no tan solamente por considerarles clase inferior por falta de cultura, sí que también por un cierto aire de envidia al observar que eran más hombres de mar. Los pilotos, en cambio, se burlaban de los *señoritos regunos que se mareaban al embarcarse*.

Por el Reglamento orgánico de las Escuelas de Náutica de 20 de Septiembre de 1850, se arreglaron las cosas en apariencia, pero en el fondo continuó el mismo desbarajuste, pues Fomento nunca ha demostrado grande interés por la enseñanza de Náutica. Sobresalieron, no obstante, las Escuelas de Náutica de Cádiz y Barcelona, gracias á la ilustración y desvelos de sus directores D. Francisco F. Fontecha y D. José Bonet, nombres que veneran los más ilustrados Oficiales de la actual Marina mercante.

La revolución de 1868, con su libertad de enseñanza y desentendiéndose de las Escuelas de Náutica, nos hizo retroceder á los años de 1840, volviendo á los milagros de un marinero convertirse en piloto *de repente*, quizá por fenómeno químico.

Actualmente el escándalo aparentemente no llega á tanto, pero yo le aseguro á V. E. que no le es difícil, á quien quiera, obtener con *muy poco* tiempo el certificado de Agregado.

Dos clases sociales de muy diferente ilustración son á manera de dos líquidos de distinta densidad, que no se mezclan; y así ha

resultado durante larga fecha entre los Oficiales de las dos marinas. Y tanto es así, que los Pilotos ilustrados, que muchos hay, son tratados con la mayor consideración por los Oficiales de la Armada, y alternan juntos como hermanos. Yo, que no puedo compararme con tantos Pilotos que honran la Marina mercante y tan alto han puesto el nombre de la Compañía Trasatlántica Española, debo confesar que en la Armada tengo tantos amigos como entre mis compañeros de carrera, y precisamente esta carta es una demostración de lo que digo, pues va dirigida á un General que me honra con su amistad.

Pero no crea V. E. que estos Pilotos ilustrados deben sus conocimientos al Estado, esto es, á las mal llamadas Escuelas de Náutica, que de ellas sólo sacaron elementos de matemáticas y navegación. Se puede decir de ellos que se han levantado á pulso, comprando libros de su peculio particular y estudiándolos en horas robadas al descanso. Y bien sabe V. E. que para un Piloto representa no pequeño sacrificio la compra de libros é instrumentos, considerando los cortos salarios que gozan, y que á los 60 años nadie los embarca, y no tienen retiro ni jubilación.

Al principiar este escrito dije que en el Cuerpo de Pilotos habia, por desgracia, mucha *masa*. Esta *masa* la forman los Pilotos que han adquirido sus títulos sin reunir los requisitos de ilustración necesaria; y éstos son los que piden la separación de las dos marinas, unidos con otros que han de hablar y votar por boca de navieros, que en la tan deseada separación quieren echar agua á su molino. Esto no quiere decir que no haya Pilotos ilustrados y con *voto libre* que opinan también de esta manera; pero si los hay, no dudo que son muy pocos. Que hay navieros, de *veras* pocos, *nominales* los más, que desean la separación de las dos marinas, es bien sabido: tengo en cartera datos muy curiosos sobre este particular; y, como es de presumir, estos señores obligan á los Pilotos de sus barcos á votar como ellos quieren, lo que aquéllos cumplen sumisos apremiados por la necesidad de no perder sus destinos: la lucha por la existencia.

La situación actual de los Pilotos es muy especial, muy extraña. Todas las apariencias son que tanto la Marina militar como los navieros están empeñados en que no se instruyan, en que no formen un Cuerpo ilustrado; V. E., mi buen señor y amigo, dirá si tengo razón. Hace bastantes años que en cartas y memorias tengo hecho presente este lamentable estado de la enseñanza náutica, á los ministros de Marina y otros Generales y Jefes con destinos de influencia en aquel Centro y senadores ó diputados varios de ellos; Generales y Jefes que me han distinguido más de

lo que merezco con su amistad. Estoy seguro que, por poca que hubiese sido su voluntad, la enseñanza de Náutica hubiera podido pasar de Fomento á Marina, ó al menos hubieran podido influir para que Fomento estableciera las Escuelas de Náutica de la manera debida. Pues es el caso que nada han hecho á pesar de no pocas promesas, y no tan solamente esto, sino que, en la parte que corresponde al ramo de Marina, este Centro hace la competencia á Fomento para aplastar más la carrera del Piloto. En efecto, parece elemental que teniendo descuidada Fomento la enseñanza de la Náutica, los exámenes de Piloto y de Capitán de la Marina mercante, cuyos tribunales los forman Jefes y Oficiales de la Armada, fuesen una verdad; pues yo aseguro á V. E. que si durante un año salían suspensos todos ó la mayor parte de los examinados, se levantaría la opinión pública, se moverían las Cámaras de Comercio del litoral y obligarían á Fomento á una de dos: ó desprenderse de unas enseñanzas que tiene en mal estado, volviéndolas á Marina, como antes, ó cuidarse de ellas poniéndolas al nivel que exige la moderna marina. Pero de tales exámenes más vale no hablar.

Hace ya algunos años que un amigo mío, el antiguo capitán Castellá, conocido por Pana de Mataró (1), sabiendo que me unían relaciones de amistad con el Comandante General de Cartagena, Excmo. Sr. D. Miguel Manjón, me enseñó una carta de un Piloto, en la cual decía que él y cinco Pilotos más cumplían el servicio en Cartagena como marineros, sin distinción de ninguna clase. En vista de esta carta, escribí al general Manjón la situación de aquellos seis compañeros míos de carrera. La contestación del general es de mucha enseñanza. Dice: que habiendo plazas vacantes de escribientes en el Arsenal, llamó á los siete Pilotos que cumplían el servicio como marineros y les dijo que se presentaran al sencillo examen de escritura y aritmética, pues serían preferidos. Pero, con extrañeza del general, sólo uno se presentó y obtuvo plaza, continuando los otros como marineros. El general Manjón se lamentó de la poca ilustración de aquellos seis Pilotos que no se atrevieron á presentarse para un examen de 1.^a enseñanza.

Aquí va ahora el reverso de la medalla.

No hace mucho tiempo que en un examen de Capitanes, en Cartagena también, los examinados dieron pruebas de una ignorancia tan grande, que el parecer de los vocales del Tribunal fué

(1) Un hijo suyo es uno de los ilustrados capitanes de la Compañía Transatlántica Española.

suspenderlos; pero el General-presidente dijo: *Aprobarles, que por lo que ganan los pobres, bastante saben.* Palabras que demuestran un buen corazón, pero que llevan al caso triste y vergonzoso de los seis Pilotos que no se atrevieron á sufrir un examen de escritura y aritmética.

Los navieros no se preocupan tampoco de la ilustración de los Pilotos (1): lo que quieren es, en general, encontrar capitanes por 30 duros mensuales, pues las contingencias de su poca idoneidad quedan cubiertas por una póliza de seguros. Así me dijo un naviero al objetarle yo por qué escogía de cierta región de la Península todos los capitanes de sus barcos, capitanes salidos de clase marinera y que para ellos es una posición un salario de un duro diario, que no admite un Piloto de ilustración que ha pasado la juventud en colegios, y que, como es natural, tiene otras aspiraciones. Al recomendar un compañero mío á otro naviero, díjome estas mismas palabras: *Es demasiado sabio para mis buques.* Palabras que han sido la suerte de este Piloto, pues aburrido, emigró á Villa Mercedes, en la Argentina, en donde ha ganado una fortuna.

Estos hechos, gráficos por cierto, hacen presumir lo que dije antes: que no conviene á la Armada y á los navieros que los Pilotos sean ilustrados; pues mantenidos como ahora, con escasa ilustración, son *masa explotable*, es difícil que se unan en corporación de defensa, pues no es probable que en las actuales condiciones tomen esta carrera jóvenes de posición y de sólida cultura, y si alguno, lleno de ilusión, la sigue, pronto la abandona. Los Pilotos ilustrados son los menos: unos navegan, y otros, llenos de desengaños y sin esperanza, dejan que rueda la bola hacia el abismo. Así es que el conjunto del Cuerpo lo forman sujetos mal avenidos, por regionalismos unos, otros por no querer á los *reyunos*, otros por quererles, unos por entender que la salvación estriba en una cosa, opinando otros de distinta manera. En resumen, difícilmente hay carrera más dividida y más difícil de unir con las condiciones presentes.

De este estado, que podemos calificar de desequilibrio, resulta la idea de separación de las dos marinas. Verdad es que algunos Pilotos la fundan desinteresadamente en reformas que creen buenas, ya sea dependiendo la Marina mercante de Fomento, ó también que dependa de un Ministerio de Comercio, idea ésta verdaderamente tentadora y que ha creado bastante atmósfera. Pero la mayor parte de los Pilotos partidarios de separación, ó

(1) En esto, como en todas las cosas, hay sus excepciones.

hablan unos por voluntad de sus navieros ó dan unas razones sin fundamento sólido. El caballo de batalla es para ellos las capitánias de puerto: todos son pretendientes á capitán de puerto. Con motivo de mi campaña en las páginas del *Mundo Naval* y de *La Vanguardia*, de Barcelona, en favor de la unión de las dos marinas, además de las discusiones personales que he sostenido, he recibido algunas cartas de compañeros de carrera objetando mis escritos, y todos, absolutamente todos, dan la misma razón: *¿No ve V. que dispone la Armada de unos destinos que nos pertenecen?* Figúrese V. E. si esto es no ver más allá de la punta de la nariz, creer que el bienestar y el porvenir de la carrera del Piloto estriba en dos docenas de destinos, cuando reformas de tanta importancia necesitamos. Una de las cartas, firmada por seis señores cuyos nombres me son desconocidos, y en papel oficial de la Asociación de Capitanes de la Marina mercante de Bilbao, es un memorial de quejas contra el Jefe de Marina, autor de aquella malhadada carta, como si todo el personal de la Armada fuera responsable de un arranque de mal humor de uno de sus miembros; y la razón principal para la separación de ambas marinas, el verdadero caballo de batalla, está en este párrafo, que copio literalmente: *¿Como se quiere progrese la Marina Mercante Española, si una buena parte de sus productos se los llevan los Comandantes Militares de Marina?* Termina la carta con lo que sigue: *Y para terminar hemos de decirle que entre todos los capitanes y oficiales de la Marina Mercante Española afortunadamente no existe más que un sólo Ricart.* Esto es un caramelo.

Afortunadamente hay otros como yo entre los Pilotos; teniendo demostraciones entusiastas por escrito que lo afirman, entre otras una de un distinguido marino catalán fechada en Montevideo y de dos muy distinguidos marinos de la costa cantábrica, conocidos por su ilustración y sus escritos. Uno de ellos, entre otras cosas, dice en su carta: *Conforme con sus apreciaciones, pido á Dios se tengan en cuenta por nuestros compañeros militares y civiles; pero dudo, amigo mío, que se cumplan sus buenos deseos, pues creo que sin duda alguna puede afirmarse que la época actual es aquella en que, por culpa de unos y otros, se nota mayor tendencia á la separación de ambas marinas. Que esto tenga lugar, lo hallo ilógico; V., que siempre fué el campeón de la unión, debe no dejar el asunto de la mano en bien de la patria y de los intereses de todos.* Además de la carta antes citada de las seis firmas, he recibido otras tres, en términos también poco correctos, que, como es natural, no he contestado. En una de ellas me dicen que soy un *estómago agradecido*, y en otra dice el firmante que se

conoce que estoy en la nómina del Ministerio de Marina. Alabado sea Dios.

Precisamente firmo este escrito el día en que ha tenido sesión la Sección de Navegación de la Cámara de Comercio, de la cual soy miembro, y en ella se ha leído una comunicación de la Asociación de los Capitanes de la Marina mercante de Bilbao á esta Cámara para que interese á los Senadores y Diputados de la localidad en favor de la separación de las dos marinas. La Sección, formada en gran mayoría por capitanes de la Marina mercante, votó en favor de la unión de las dos marinas, tal como se expresó por encargo de esta Cámara en el Congreso de Cámaras de Comercio que tuvo lugar en Zaragoza, el naviero D. José Bells.

Ya ven, pues, los seis pilotos de Bilbao como no estoy solo.

Pero, es curioso que los marinos de Bilbao fundan su petición en una parte de la Legislación marítima inglesa, que inserta traducida el *Boletín de la Cámara de Comercio de Alicante*, cuyo articulado no dudo que podría favorecer los cálculos de algunos navieros; pero confieso que soy muy míope, pues no sé ver qué beneficio, poco ni mucho, ven para ellos los Capitanes de la Asociación mencionada.

Le pongo estos detalles, mi E. S. y amigo, para que se haga cargo del verdadero estado de este problema, que entiendo es muy difícil y preocupa hoy no tan solamente en nuestra patria, si que también en las otras naciones marítimas.

Es indudable que los Pilotos tienen quejas muy fundadas del Ministerio de Marina, que no son de este lugar citarlas; y esto, como he dicho tantas veces, proviene de la ignorancia que hay en aquel centro de los asuntos referentes á la Marina mercante; y hablando claramente, hay que confesar que no se ve la mejor buena voluntad en la Armada para disminuir la distancia que separa las dos marinas. El actual señor Ministro me dijo, por conducto de un amigo mío, distinguido jefe de la Armada, pocos meses antes de ser llamado al elevado puesto de Consejero de la Corona, que estaba conforme con mis escritos publicados en la prensa. En ellos yo he combatido la organización de la antigua Junta de la Marina mercante, como deficiente y por prestarse á causar perjuicios al común en beneficio de intereses particulares; y entiendo yo que la Marina mercante debe tener un Centro ó Sección autónoma dentro del mismo Ministerio de Marina en donde se hallen reunidos todos los intereses del personal y material de la Marina mercante, ahora dispersos en diferentes centros gubernativos. Pues resulta ahora que el Sr. Gómez Imaz ha resu-

citado la Junta de la Marina mercante, organizada peor aún que la anterior, pues por lo que dice la *Gaceta*, la Marina mercante tiene en ella menos votos.

Han cumplido dos meses que la Asociación de Capitanes de la Marina mercante de Barcelona elevó al señor Ministro de Marina una instancia para que, como jefe de la Marina mercante, gestionara de su colega de Hacienda la facultad á las casas navieras que vendieron buques al extranjero, á causa de la guerra con los Estados Unidos, para introducir un tonelaje igual al vendido sin pagar el derecho de abanderamiento, pues este tonelaje significa la vida de muchas tripulaciones españolas. El señor Ministro acusó recibo de la instancia al señor Presidente de la Sociedad, diciendo que lo recomendaría y se alegraría del buen resultado; y desde entonces, á pesar del mucho interés que tiene el asunto, nada han sabido los solicitantes; y aun más: sospecho que tampoco sabe nada el Sr. Gómez Imaz.

No es cosa de convertir este escrito en memorial de agravios. Como ha dicho muy bien aquel amigo mío en el párrafo de su carta que he copiado, *la distancia aumenta por culpa de unos y otros*; pero yo rectifico algo diciendo que más culpa tiene la Armada, porque posee la fuerza y medios para disminuir la distancia.

Resumiendo, debo manifestar sinceramente á V. E., como contestación á la primera pregunta, que: la mayoría de los Pilotos votarían por la separación de las dos marinas, particularmente en el Cantábrico y Valencia, y en menor escala en Cataluña y Andalucía. Y los Pilotos que, como el firmante de estas líneas, creemos de necesidad la unión, estamos desanimados al contemplar el fatalismo musulmán que domina en el Ministerio de Marina, comparable á vieja relojería gastada y llena de moho; edificio ruinoso, en cuyos empolvados ventanales no entra ningún rayo de luz del moderno progreso. Así es que, con el Ministerio de Marina tal como existe ahora, la misma cuenta nos tiene ser moros que cristianos, como se dice vulgarmente.

Respecto la segunda pregunta, esto es, *conveniencia de la separación para las dos marinas*, creo que la contesta plenamente mi folleto titulado *Potencialidad naval de España*.

Si España ha de ser independiente, esto es, si ha de tener personalidad propia en el mundo político, no tiene más remedio, por su situación geográfica, que ser potencia naval; y para conseguir esta condición, teniendo en cuenta las condiciones de los modernos trasatlánticos, se impone la militarización del personal mercante, y esto no es fácil dependiendo la Marina mercante de un

centro dirigido por comerciantes, abogados é ingenieros civiles; pues los Pilotos *pretendientes* á capitán de puerto son muy inocentes: estén seguros que el día, si llega, que dependamos de un ministerio civil, nosotros iremos aún más á la cola de lo que vamos hoy: los destinos lucrativos serán propiedad de los políticos. Que les sirva de enseñanza la pretensión que tuvo, hace ya algunos años, un ingeniero del puerto de Barcelona de que le nombraran *Capitán del Puerto*.

Que los Pilotos perderíamos al pasar la Marina mercante á un centro civil, no cabe duda. Quienes ganarían probablemente serían algunos navieros y comerciantes de influjo, diputados y senadores, que manejarían sus buques *sin las trabas* que pone la Marina militar. Así me dicen en su carta antes mencionada los seis Pilotos de Bilbao. Yo no dudo que los navieros cortarían en su provecho todas las trabas, pero los Pilotos y maquinistas y toda la maestranza y marinería, más bien perderíamos. Recuerdo un hecho que es de mucha enseñanza. En los días tempestuosos de fines del 1868, que tanta alegría daba la marcha de Riego, un conocido marino y naviero (no hay peor cuña que la de la misma madera), fué de los que calentó más á los pobres marineros y jornaleros de la Barceloneta para que en ruidosa manifestación gritaran *abajo las matriculas*, distinguiéndose por su odio á la Marina militar. Vinieron *abajo las matriculas*, y los *ciudadanos-marineros* acordaron pedir aumento de salario, en lo cual estaban en su perfecto derecho. Pero resulta que nuestro flamante naviero tenía habilitada para emprender viaje una gran fragata, y los marineros le pidieron 30 duros mensuales de salario. El hombre, *sulfurado por esta exigencia de sus redimidos*, se presentó en son de queja al Comandante de Marina, pidiendo *nada menos* que obligase á la marinería á disminuir sus pretensiones. Excuso decir que el *varapalo* que se llevó aquel *redentor* de la gente de mar fué monumental.

Pues redentores por el estilo tendría todo el personal de la Marina mercante si dependiera de un centro civil, por más que afirmen lo contrario compañeros míos de carrera, que hablan por voluntad ajena.

De manera que, en resumidas cuentas, si el Ministerio de Marina ha de continuar como está ahora, á los Pilotos lo mismo nos tiene pasar de Scilla á Charibdys. Tan explotados estaremos de una manera como de otra.

En cambio, entiendo que la Marina militar juega una mala carta si se separa de la Marina mercante. En efecto, bien sabe V. E., mi buen señor y amigo, que con motivo de los últimos de-

sastres navales y pérdida de las colonias, se ha formado en la opinión pública la creencia de que huelga la Marina militar, que, si en todos tiempos ha sido poco atendida en esta pobre patria nuestra, hoy es considerada poco menos que un elemento de lujo y por lo tanto superfluo. Sin la Marina mercante y con el exiguo presupuesto á que nos conducirán las economías impuestas por el Sr. Villaverde y admitidas por el Sr. Gómez Imaz, la Marina militar será *un casi nada*, y pelagra que, siendo tan poca cosa, se considere con razón un verdadero lujo mantener un Ministerio; y admitiendo lo pedido ya por varios periódicos y hombres políticos, se convierta el Ministerio de Marina en una sección del Ministerio de la Guerra, como ya existía en tiempos antiguos. Excuso decir, pues bien se comprende, que la Marina militar, con la nueva organización, sería un Departamento con una importancia igual á la Guardia civil, Caballería, Artillería, etc., etc., ó quizá menos aún.

Si el Ministerio de Marina tiene el buen acierto de redactar cuanto antes unas Ordenanzas de matrícula ó inscripción para la gente de mar, comprendiendo todo el personal de Oficiales mercantes, Maquinistas, Maestranza y marinería, concediéndoles las prerrogativas necesarias para su existencia, militarizándolo completamente, pero de manera que no sufra el comercio y quede beneficiada la potencialidad naval de España, es indudable que el Ministerio de Marina conservará su personalidad propia, pues no es posible que su parte integrante, la Marina mercante militarizada, pase también al Ministerio de la Guerra, ya que la militarización no le quita el carácter propio mercantil, que cabe dentro de Marina, pero no cabe al lado de la Caballería, Infantería y demás dependencias del ramo de Guerra. Pero hay que ir con gran tino al confeccionar las mencionadas Ordenanzas. El solo anuncio de militarización de la Marina mercante, espanta realmente á muchos Pilotos y navieros, más á éstos que á aquéllos, pues se figuran que sería motivo esto para poner trabas al comercio marítimo y convertir cada barco mercante en cañonero ó crucero, con numerosa tripulación, salarios crecidos y otros extremos que los fletes no podrian costear. No hay duda que cabe perfectamente la militarización de la marina mercante, quedando favorecido el comerciante y el personal marítimo en todas sus categorías.

Que el problema es difícil, no hay duda alguna; pero cuando hay que pasar un apuro, lo peor de todo es quedarse sin hacer nada, y claro es como la luz del día que ni la Marina militar, ni la Marina mercante pueden continuar con su organización actual.

Creo haber contestado á las dos preguntas que me formularon V. E. y el Marqués de Camps. Respecto los remedios que hay que aplicar á los males que afligen á las dos marinas y son amenaza de su separación, no es cuestión de estas líneas discutirlos; sería separarme completamente de las dos preguntas; sólo me adelanto á decir, como un catedrático que tuve de matemáticas: *error conocido, deja de ser error*. El diagnóstico de la enfermedad está hecho; yo creo que la farmacopea no es tan escasa que en ella no hallemos el remedio, pero... con un poco de buena voluntad.

Créame que soy de V. E. devoto amigo y servidor atento
q. b. s. m.

José Ricart y Giralt

Barcelona, 13-XI-69

Museo Marítimo
BIBLIOTECA

N.º del inventario ^{Leg 6av} 634

Reg. 10.807

355:387

100

